

Saab 9-7X Aero 2008

NEVS-brevet måndag 22 april
Föregående lördag 20 april

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volkswagen tidigare vd Winterkorn åtalad i Tyskland

Mattias Rabe 15 april 2019

Tysk åklagare meddelar att de nu väckt åtal mot Volkswagens tidigare vd Martin Winterkorn för bland annat grov bedrägeri i samband med dieselgate.



Den 28 september 2015 skrev vi om hur åklagarmyndigheten i tyska Braunschweig inlett en förundersökning mot Martin Winterkorn om bedrägeri. Bara dagar innan, 23 september, avgick Winterkorn från positionen som Volkswagens vd, två dagar efter att skandalen med fusk i dieselbilar blivit offentlig.

I dag meddelar åklagarmyndigheten i Braunschweig att man väcker åtal mot Winterkorn och fyra andra tyska chefer för grovt bedrägeri, undanhållande av information och brott mot konkurrenslagen.

Åklagarna skriver i åtalet att Martin Winterkorn blev medveten om fusket i maj 2014 och att han sex månader senare godkände en ”meningslös” uppdatering av bilarnas programvara för att ytterligare dölja fusket som vid utsläppstest gav sken av att bilarna var renare än vad de egentligen var. Åklagarna går så pass långt att de menar att fusket hade en direkt påverkan på Winterkorns ersättning från Volkswagen. Ju fler bilar företaget sålde, desto större bonus skulle han få.

Volkswagen har valt att inte uttala sig om åtalet som nu har väckts, de anser sig inte vara inkopplade i ärendet. Martin Winterkorn har inte heller uttalat sig då hans advokat menar att de inte har fått ta del av samtliga uppgifter från åklagarna.

I Tyskland kan grovt bedrägeri leda till upp till tio års fängelse.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Opel berättar om nya Corsa

Mattias Rabe 15 april 2019

En ny generation Corsa är på ingång och Opel delar nu med sig av en del av nyheterna med bilen. Dock finns det en detalj som de inte lyfter fram.



Hösten 1982 inleddes inom Opel en sällan skådad era när modellen Corsa lanserades. Eran fortgår ännu och senare i år är det dags för sjätte generationen att visa upp sig. Om den blir lika populär som de fem föregångarna, som sålt i 13,6 miljoner exemplar och som du ser på bilden ovan, återstår att se, men förutsättningarna finns helt klart där. Nästa generation Corsa ska nämligen erbjudas med både bensin- och dieselmotorer – och med en elektrisk drivlina. Kan bara prislappen hållas i schack finns det stora möjligheter för nya Corsa.

Opel har under dagen släppt lite information om nya Corsa. De avslöjar att den på längden blir snäppet större än dagens generation, totalt 4,06 meter för femdörrarsversionen. Denna kaross-version kommer dessutom att ta sin under tusenstrecket sett till vikten. Utan förare sägs den väga 980 kilo, exakt 108 kilo lättare än motsvarande version av dagens generation, eller ungefär tio procent mindre.

Den lägre vikten har, som vi ser på bilden ovan, åstadkommits genom större användning av aluminium, bland annat i motorerna som bidrar med 15 kilo lägre vikt. Karosstrukturen har bantats med 40 kilo och framstolar och baksäte bidrar med sammanlagt tio kilo. Även hjulaxlarna ska ha modifierats på ett sinnrikt sätt för att sänka vikten.

Viktminskningen sägs bidra till bättre köregenskaper än vad vi är vana vid hos Corsa, och tillsammans med förbättrad aerodynamik ska energiförbrukningen nå nya höjder (alltså lägre) och därmed lägre utsläpp.

Vad Opel inte berättar är att nya Corsa byggs på PSA-koncernens CMP-plattform som bland annat nya Peugeot 208 använder sig av. Opel köptes av PSA, från GM, 2017 och så fort affären stod klar var det tillbaka till konstruktionsbordet som gällde. Nya Corsa hade redan börjat utvecklas baserad på GM-produkter.

All-New Opel Corsa: Up to 10 Percent Lighter

15 kg lighter All-aluminium engines

40 kg lighter Body-in-white

2.4 kg lighter Aluminium bonnet

4.5 kg lighter Rear seats

5.5 kg lighter Front seats

Compared with the current model



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Jaguar I-Pace knockade Volvo och blev årets bil i världen

Mattias Rabe 17 april 2019

Jaguar I-Pace tog ytterligare en skalp på kort tid. I dag presenterades vinnaren av World Car of the Year 2019 i New York och visst var det britternas elbil som drog längsta strået.



Det är bara sex veckor sedan Jaguar I-Pace kröntes till Årets bil i Europa 2019. Nu har den elektriska bilen från de brittiska öarna lagt beslag på ytterligare en årets bil-titel, denna gång Årets bil i världen 2019, eller World Car of the Year (WCOTY) som utmärkelsen heter.
I-Pace vann finalen mot konkurrenterna från Tyskland och Sverige, nämligen Audi e-tron och Volvo S60/V60. Dessförinnan hade I-Pace, samt e-tron och S60/V60, slagit ut 37 andra bilmodeller som ingick i det ursprungliga startfältet.
PROV: Jaguar I-Pace
WCOTY-juryn lyfter fram I-Pace som en elbil med toppmodernt 90 kWh-batteri som tillåter 47 WLTP-mils körning, 80 procents laddning på bara 40 minuter och bara lite över tio timmars hemmaladdning via laddbox för att uppnå samma 80-procentsnivå.
Jaguar I-Pace vann även klasserna World Green Car och World Car Design. Samtliga kategoriers vinnare i rött nedan (finalisterna icke-röda).

World Car of the Year

Audi e-tron

Jaguar I-Pace

Volvo S60/V60

World Luxury Car

Audi A7 Sportback

Audi Q8

BMW 8-serie

World Performance Car

Aston Martin Vantage

McLaren 720S

Mercedes-AMG GT 4-door Coupé

World Urban Car

Hyundai Santro

Kia Soul

Suzuki Jimny

World Green Car

Audi e-tron

Hyundai Nexo

Jaguar I-Pace

World Car Design of the Year

Jaguar I-Pace

Suzuki Jimny

Volvo XC40



GALLERI
Jaguar I-Pace
33 bilder



4. Provkörning: Sono Motors Sion

Text: Fredrik Sandberg

Publicerad: 2019-04-17

Sion laddar när du kör

Nu, i april 2019, står det klart att Sono Motors Sion ska tillverkas av Nevs, i Saabs gamla fabriker i Trollhättan, Sverige. Men hur bra är bilen? **Elbilen provkörde den i München i oktober 2018** – Läs vad vi tyckte! **Artikeln nedan publicerades första gången i Elbilen nr 8 2018.**

Den ser vid första anblick ut som ett universitetsprojekt. Ni vet, glada blivande ingenjörer får i uppdrag att bygga en elbil för ett examensjobb. Det är lite plastigt och rangligt, växelväljare från BMW, ihopplock av stolar och ett gäng fiffiga lösningar med solpaneler på karossen.

Men ingenting kunde vara mer fel. Hoppas jag. För det här är en bil som i skrivande stund har 8450 reservationer där man lagt mellan 5000 kronor och 160 000 kronor för att få en plats i kön. Och det är en av de intressantaste produkterna som är på väg ut på marknaden, inser jag efter att ha kört bilen.

Den kommer att ha eluttag och kunna ladda andra bilar och driva maskiner som behöver trefas växelström.



Några saker som kommer att göra den här bilen till en stor succé, om det nystartade företaget Sono Motors lyckas leverera vad de lovar:

Solpaneler på karossen som ger en effekt på 1,2 kW – nära nog som att ladda på 6A, 230 Volt.



Dess kubiska former gör den perfekt för att lasta i – 650 liter med baksäten uppfällda och 1250 med dem nedfällda. Den får dragkrok för 800 kg. Räckvidden ligger på hela 25 mil. Och den ska bara kosta 20 000 euro med batteriet inkluderat. Det vill säga 200 000 kronor. Innan supermiljö-bilspremien.

Vi kör den på en inhägnad bana under mässan eDrive som hålls i München i oktober.

Att det är en prototyp råder inga tvivel om, men samtidigt överraskar den med en kvickhet och en bra regenerering. Det går att köra one-pedal-drive, det vill säga släpper du gasen motor-bromsar bilen ner till stillastående.

Accelerationen är bra och tillräcklig. Styrningen och körkänslan förvånansvärt precis och bra för en prototyp. Vi hinner dock inte upp i några svindlande hastigheter på den lilla banan.

Den påminner aningen om BMW i3, men en något trögare sådan. Men så är den tyngre, längre och framför allt bredare. Inredningen är avskalad och det är kanske den som gör att jag tänker i3, eftersom växelväljaren i prototypen är direkt plockad från i3an.

Vi kan dock vänta oss en rejält avskalad inredning och jag hoppas att luftfiltersystemet med den gröna mossan hänger med.

Skärmen blir ingen OLED-historia med mängder av finesser, istället är det en tiotumsskärm som gör jobbet. Jag hoppas verkligen att de behåller den elegant avskalade inredningen och low-tech-känslan som ger precis vad man behöver, så länge priset och funktionaliteten är kvar.

Vi får ett extravarv runt bana, kön av intressenter är lång. Jag inser att det Sono Motors är någonting viktigt på spåret här. Bilen är ihopsatt med komponenter från olika tillverkare och de kan redan på prototypstadiet visa upp en väldigt körbar bil. Bilen ska sedan produceras hos en icke namngiven tillverkare.

Den ska vara extremt enkel att laga och serva. De som äger bilen kommer att kunna köpa reservdelar online. Video-instruktioner kommer att finnas online och vilken verkstad som helst kommer att kunna göra det. Det här kommer att vara en viktig del av framtidens bilindustri.

Att tillverkare utnyttjar enkelheten hos elbilar till max och där många fler företag växer fram med olika paketlösningar. Och där vi får tillbaka enkelheten i att skruva i bilar.

Jag kliver ut ur bilen och vänder mig om när jag lämnar den. Jag kan definitivt tänka mig bilen på uppfarten, full av otroligt praktiska lösningar. En bil som är mer än ett varumärke.



Fredrik Sandberg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Mini Clubman facelift officiell

Peter Klemensberger 17 april 2019

Kombiversionen av Mini uppdateras och passar nu bättre in i modellpaletten. Kolla in jättegalleriet på nya Mini Clubman!



För över ett år sedan blev uppdateringarna för Mini officiella. Först ut var cabrioleten (läs vår provkörning av Mini Cooper S Cabriolet här) och tredörrarsbilarna. Nu är det dags för kombiversionen Clubman att fräschas upp.

Några dramatiska ändringar är det inte tal om. Framtill ses en nydesignad grill, nya matrixstrålkastare och dimljus med LED-teknik. Även bakljusen har fått en ny design som påminner om de på övriga modeller som ju har vertikal form. Geometrin är hämtad från den brittiska flaggan, Union Jack.

Med uppdateringarna finns nya kulörer för karossen samt möjlighet till inslag av svart pianolack. Även nya alternativ gällande fälgar och interiör adderas. Sportfjädring kan kryssas för som sänker bilen med en centimeter och adaptiv fjädring finns som tillval.

Med nya (nåja) Clubman kommer även fler möjligheter att personifiera din bil, nya uppkopplingsfunktioner samt ett större utbud av accessoarer.

LÄS MER: Eldriven Mini kan nu förbeställas

Uppdaterade Clubman lanseras liksom tidigare i versionerna One, Cooper, Cooper S, One D, Cooper D, Cooper SD och finns med fyrhjulsdrift som tillval.

Häll nu upp en kopp te och granska galleriet nedan. Kanske en hel kanna då där finns hela 228 bilder.



GALLERI

Mini Clubman facelift 2020

228 bilder

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Renault City K-ZE nu produktionsklar

Peter Klemensberger 16 april 2019

Renault storsatsar på Kina och täcker nu i Shanghai av produktionsklara City K-ZE. En bil i A-segmentet byggd i Kina men med global standard.



2017 registrerades 457 000 elbilar i Kina, förra året var siffran 760 000. 60 procent av världens elbilar säljs i landet och siffran lär stiga i år då tio procent av tillverkarnas nya bilar måste utgöras av elbilar eller hybrider. 2030 spår Renault att 16 miljoner sådana bilar kommer att säljas i landet och kommer då utgöra 40 procent av marknaden. En marknad som Renault vill ha en kaka av, närmare bestämt 550 000 bilar per år om tre år. Tre elbilsmodeller ska ordna detta och City K-ZE är en av dessa.

Under bilsalongen i Shanghai presenterar nu Renault småbilen City K-ZE, byggd i Kina i samarbete med Dongfeng. Det är Renaults första elbil i A-segmentet. Kompletta mått presenteras inte men mellan hjulaxlarna är det 2 423 millimeter att jämföra med 2 588 för modellen Zoe som kvalar in i B-segmentet. 300 liter bagage ryms i City K-ZE, siffran för Zoe är 338 liter. Trots sitt nätta format har City K-ZE draget av en suv och markfrigången är 15 centimeter.

Några data om motor eller batterier släpps inte i dagsläget men laddningen ska ta 50 minuter i en snabbladdare (till 80 procent) och fyra timmar med ”lägre laddeffekt”.

Tycker du bilen verkar bekant? Japp, den visades upp som koncept under Parissalongen i höstasoch presenterades då ha en räckvidd på 25 mil enligt NEDC-cykeln. Tycker du att den verkar än mer bekant så har du rätt igen. City K-ZE delar allt för många likheter med modellen Kwid (se bild nedan) från 2015 för att vara en tillfällighet. En bil med förbränningsmotor framplockad för den indiska marknaden och som spåddes dyka upp i Europa med Dacia-emblem. Så blev det inte.

Renault City K-ZE är byggd i Kina men med global standard, enligt Renault. Mycket talar för att bilen kommer till Europa. Dels i och med den information som släpptes med konceptet i höstas samt det faktum att bilen kommer att säljas i Kina som Venucia E30.







GALLERI
Renault City K-ZE 2019
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Aston Martin Rapide E officiell

Peter Klemensberger 16 april 2019

Efter lång väntan kommer nu Aston Martin Rapide med eldrift. Sugen? Då får du skynda på – blott 155 Rapide E ska byggas och orderböckerna ligger öppna nu.



FILM: https://youtu.be/BGY5lciXsfQ

Redan 2015 fick vi höra om och sefyrdörrarssedanen Aston Martin Rapide med eldrift. Ett elbilskoncept som plockats fram tillsammans med Williams Advanced Engineering och som skulle stå klar 2017. Så blev det inte men nu är i alla falla en produktionsklar version presenterad under bilsalongen i Shanghai.

Bilen ska tillverkas i 155 exemplar och har två motorer som ger ett maximalt effektuttag 610 hästkrafter och ett vridmoment på 950 newtonmeter och driver bakhjulen. Batterierna är placerade under motorhuven fram samt där tidigare växellåda och bensintank har varit monterade. Det handlar om totalt 18 650 celler och systemet är på 800 volt. Bilen har en räckvidd på 32 mil enligt WLTP-cykeln och sprinten 0-97 km/h (0-60 mph) klaras av på under fyra sekunder.

Det mesta ovan vet vi om sedan tidigare men nu får vi se bilen i sin helhet efter att tidigare bara fått se en del av karossen. Framtill ses en splitter och bak en diffusor. Just aerodynamik har varit i fokus i arbetet och har resulterat i åtta procent lägre luftmotstånd jämfört med Rapide med förbränningsmotor. De analoga mätarna har gett vika för digital sådan som ger den information som en elbilsförare behöver.

Mycket energi har lagts på att drivlina och chassi ska bevara urmodellens karaktär med V12-motor. Bilen är som sagt bakhjulsdriven men har även diffbroms och tre körlägen: GT, Sport och Sport+.

Bilen blir den första att skruvas samman i märkets nya fabrik i St Athan. En fabrik som uteslutande ska syssla med elektrifierade fordon men som invigdes med bilar av den gamla skolan – se bara på klippet här.



Aston Martin Rapide E går att beställa nu men något pris nämns inte i pressmeddelandet.

Har du redan en gammal Aston Martin och är nyfiken på det där med eldrift ska du hålla i checken ett tag. I samma veva som man utvecklat Rapide E har man nämligen jobbat med en kassettlösning för elkonvertering av klassiska modeller.



GALLERI

Aston Martin Rapide E officiell

11 bilder

ALLT OM BILAR

8. Karma Revero GT – så blir nya lyxiga hybridbilen

Publicerad 16 apr 2019 16:23

Superkändisarnas favoritbil är tillbaka. Nu presenterar Karma Automotive sin nya Revero. Nytt är tilläggsbeteckningen GT, bra mycket mer effekt, lägre vikt, snabbare acceleration, längre räckvidd på el och uppdaterad design.



Kommer du ihåg Fisker Karma? Laddhybriden med den minst sagt märkliga fronten som ritades av dansken Henrik Fisker som även grundade företaget Fisker Automotive. Bland ägarna fanns många miljömedvetna kändisar, däribland Leonardo DiCaprio och Matt Damon, men företaget hamnade i ett ekonomiskt nödläge som till sist ledde till konkurs. Mest engagerad var artisten Justin Bieber, som till och med erbjöd sig att skjuta till pengar för att rädda märket.

Länge var det ovisst om vad som skulle hända med kvarlevorna efter Fisker Automotive, men i sista stund kom kinesiska Wanxiang och köpte vad som fanns kvar för en knapp miljard kronor. Kineserna bildade bolaget Karma Automotive och i och med att de vid affären kom över flertalet rättigheter beslutade de sig för att fortsätta bygga modellen Fisker Karma.

Hösten 2016 presenterades Karma Revero som i princip såg likadan ut som Fisker Karma men med förbättrad teknik under skalet. Batteriet hade vuxit till 21,4 kWh och ombordladdaren har fördubblat sin kapacitet. Bensinmotor på 264 var fortfarande en GM-maskin men hybridlösningen som kompletterade förbränningsmotorn var uppdaterad till BMW-grejer.

LÄS MER: Henrik Fisker gör comeback med ny elbil



Karma Revero GT får 542 hästkrafter

Nu, knappt tre år senare, är tiden för en uppdatering av Revero kommen. På bilsalongen i Shanghai visar Karma Automotive upp Revero GT. Den fyrcylindriga GM-motorn har fått flytta på sig till förmån för BMW:s trecylindriga och turbomatade bensinmotor på 231 hästkrafter som fem år används i laddhybriden i8 (och i flera andra BMW- och Mini-modeller men då med andra effektuttag). Bensinmotorn arbetar tillsammans med två elmotorer som tillåter ett totalt effekt-uttag på 542, betydligt mer än de 409 hästkrafter som icke-uppdaterade Revero presterade.

Mer effekt, tillsammans med lägre vikt (Revero GT är 162 kilo lättare än Revero), gör gott för prestandan. 0-97 km/h (0-60 mph) går på 4,5 sekunder, nio tiondelar snabbare än tidigare. Toppfarten är precis som tidigare begränsad till 201 km/h (125 mph).

Litiumjonbatteripaketets kapacitet har ökat från 21,4 till 28 kWh vilket har lett till längre räck-vidd vid körning på enbart el – åtta har blivit 9,8 mil. Även räckvidden på bensin har ökat, från 40 till 45 mil. Totalt handlar det om 54,8 mils räckvidd, nästan sju mil längre än vad Revero nådde innan uppdateringen.

Vill bygga minst 12 000 bilar

Utseendet måste vi också kommentera. Hela fronten är omgjord med ny huv, nya strålkastare och inte minst en ”grill” som påminner en del om hur Tesla Model S såg ut innan den uppdate-rades för några år sedan. Bakre stötfångaren har stöpts om och borta är därmed kantigheten. Bakljusen har samma grundform som tidigare men innehåller nya, modernare LED-slingor.

Interiören är till stora delar oförändrad men mittkonsolen har moderniserats en aning, venti-lationsgallren har ersatts med nya doningar och den märkliga ratten har bytts ut mot en av mer traditionellt snitt.

Försäljningen av Karma Revero GT är tänkt att starta inom kort och de första leveranserna är beräknade till fjärde kvartalet 2019. Målet är att bygga mellan 12 000 och 13 000 bilar om året i fabriken i Kalifornien, det vill säga inte i Fisker Automotives gamla fabrik som låg några hundra mil österut.

I ett senare skede är tanken att företaget ska släppa en lite hetare variant kallad Revero GTS som kapar 0-100-tiden med en sekund.

Mattias Rabe



9. Tesla Model S som polisbil – driftsäker och (förhoppningsvis) billig i drift

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-04-16, 14:25, uppdaterad 2019-04-16, 16:44

Det är polismyndigheten i Fremont, Kalifornien (där Tesla för övrigt har sin fabrik), som har tagit sin första eldrivna polisbil i bruk, det skriver Electrec. Det rör sig om en 2014 års Tesla Model S 85D som köptes in i januari 2018 för att fylla tomrummet som uppstod när en Dodge Charger från 2007 pensionerades.



Nu är konverteringen till polisbil klar och den har tagits i tjänst. Denna Tesla Model S får agera lite försökskanin och polismyndigheten i Fremont ska undersöka om de kan spara pengar i drivmedels- och underhållskostnader.

Att komplettera fordonsflottan med en elbil är något som polismyndigheten i Fremont funderat på länge, och säger i ett pressmeddelande att en Tesla Model S var den enda elbilen som kunde uppfylla alla krav som ställs på potentiella polisbilar när det gäller storlek, prestanda, räckvidd och säkerhet.

Målet är som sagt att se om det går att spara pengar genom att komplettera med eldrivna fordon. Som referens berättar polismyndigheten i Fremont att en Ford Explorer kostar nästan 300.000 kronor i bränslekostnader under tiden den är verksam som polisbil. Dessutom tillkommer underhållskostnader på cirka 140 000 kronor över en femårsperiod.

Kostnaden för bränsle lär gå att kapa ganska radikalt, men det återstår att se de kan spara pengar också på underhållet.

Vill du se denna Model S köra i polisens snitslade bana kan du göra det här.



10. Bil Sweden: "Debatten om diesel har varit väldigt onyanserad"

Av Kim Brolin Fellving, Publicerad 2019-04-17, 06:29

Dieseldebatten har varit onyanserad – och istället för miljöbovar tycker biltillverkarnas branschorganisation att dieselbilarna är viktiga för att klara klimatmålen.



Dieselbilarna har på ganska kort tid gått från miljöklassade till utsläppsbovar. Det är en utveckling som också märkts av tydligt i bilförsäljningen.

Många som tidigare funderat på en dieselbil går nu över till bensin istället, vilket ökar koldioxidutsläppen.

Jessica Alenius, vice vd på branschorganisationen Bil Sweden, säger att dieselandelen sjunkit varje år sedan toppåret 2012 – då andelen var uppe i hela 67 procent – och det beror främst på att modellutbudet med bensinbilar, elbilar och laddhybrider ökat.

"Det har också skett en omställning från diesel till bensin för många mindre bilmodeller genom nya effektivare direktinsprutade bensinmotorer. Dieselbränslet behöver inte vara fossilt, ett dieselfordon kan köras på syntetisk diesel från biomassa vilket reducerar klimatpåverkan mycket kraftigt", säger hon till auto motor & sport.

- **Måste vi minska andelen dieselbilar?**

"Nya dieselbilar uppfyller de strängare Euro 6-kraven, som skärps successivt, och flertalet har redan idag AdBlue-teknik som kraftigt reducerar kväveoxidutsläppen. Det innebär att kväveoxidutsläppen från den rullande vagnparken av dieselbilar kommer minska, från och med i år enligt Trafikverket, när gamla dieselbilar successivt skrotas och nya dieselbilar med avancerad reningsteknik tillkommer."

"För att klara klimatmålen till 2030 är de energieffektiva dieselbilarna en viktig pusselbit. En dieselbil drar cirka 30 procent mindre drivmedel jämfört med en bensinbil och släpper ut cirka 20 procent mindre koldioxid."

Efterlyser mer fakta

• **Tycker ni debatten om dieselbilens vara eller icke vara har varit korrekt och faktabaserad?**

"Det har under en längre tid pågått en intensiv debatt gällande dieselbilens vara eller icke vara, som tyvärr har varit väldigt onyanserad. Den är kopplad till luftkvalitet i våra storstäder och förslag till miljözoner som skulle kunna innebära förbud för äldre bensin- och dieselbilar i delar av städer med stora luftkvalitetsproblem. Debatten är mer nyanserad idag men fortfarande finns ett behov av mer fakta kring diesel som drivmedel och dieselbilen."

• **Många dieselbilsägare är missnöjda med regeringens hantering av dieselfrågan. Hur tycker ni den nuvarande regeringen har hanterat frågan?**

"Vi talar ofta om behovet av teknikneutrala och långsiktiga styrmedel. I detta fall, och även när det gäller etanol, har inte det politiska systemet svarat mot våra önskemål."

• **2020 får vi miljözoner i vissa städer. Vore det inte bättre att införa miljözoner som baseras på utsläppsdata för verklig körning istället för de missvisande Euroklasserna?**

"Samtliga dieselpersonbilar har sedan länge (2009) partikelfilter som standardutrustning. Mycket snart, senast 1 september 2019, troligen tidigare, har de även SCR-katalysator (SCR, Selective Catalytic Reduction) med AdBlue (urea som reducerar kväveoxiden) som standard-utrustning. Det och en mängd andra skärpningar i emissionslagstiftningen bidrar till att mini-mera hälsoriskerna så den låga klimatpåverkan från dieselpersonbilar kan fortsätta utnyttjas för att nå Sveriges ambitiösa klimatmål till 2030."

"Detta tillsammans med de olika nya regelverken som införs nu gör att vi får ett robust system som speglar verkliga utsläpp på ett bättre sätt. Att ange typgodkännandevärden är inte lös-ningen. Däremot att uppfylla tuffare emissionskrav i förtid när så är möjligt."

• **Är HVO100 ett bra alternativ för dieselmotorn i framtiden?**

"HVO är ett bra alternativ. HVO är det dominerade biodrivmedlet i Sverige. Tyvärr har vi brist på HVO idag och tillgången på alla hållbara biodrivmedel behöver öka."



Vi granskar: Här är dieselbilarnas 7 största utmaningar



Hälften av HVO-produktionen kan inte användas i Sverige



Bil Sweden: "Debatten om diesel har varit väldigt onyanserad"



11. Vi granskar: Här är dieselbilarnas 7 största utmaningar

Av Kim Brolin Fellving

Publicerad 2019-04-15, 06:13, uppdaterad 2019-04-16, 07:20

Dieselbilarna har gått från miljöriddare till avgasbovar. Här går vi igenom sju problem med dieselmotorerna och visar om de är lösta eller inte.



Bensin, diesel eller laddbil? Ett val alla svenska bilköpare ställs inför.

Dieselmotorn har historiskt sett framställts som ett bra, och till och med mijövänligt alternativ till bensinmotorn. Anledningen till detta har varit lägre koldioxidutsläpp.

Men nu är något på väg att hända.

Bläddrar man tillbaka ett par år i kalendern var gränsen för miljöbilsklassning söder om 120 gram koldioxid – ett värde som en bensinmotor knappt kunde komma ner till. Idag är rollerna ombytta. Få skulle kalla en dieselbil miljövänlig – hur lite koldioxid den än må släppa ut.

Så vad gick fel för oljebrännaren? Varför dalar försäljningssiffrorna? Låt oss ta det från början.

I takt med att turbosnurran hittade ner till avgassystemet började också dieselmotorns karaktär bli attraktiv för vanliga bilköpare. Vridmomentet blev omtalat, men det var bränslesnålheten som lockade mest. Dieselbränslet har en högre energidensitet än bensin, det gör att motorn drar i sig mindre sås för samma jobb. Den lägre bränslemängden betyder mindre koldioxid, vilket ser bra ut när siffrorna ska in i skattetabellen.

Till skillnad från bensinmotorn saknar dieselkonstruktionen tändstift – bränslet antänds av den höga temperaturen som luften får när kolven gjort klar sin kompressionstakt.

För att klara av att höja lufttemperaturen tillräckligt har dieselmotorn en betydligt högre kompression än den traditionella bensinmotorn.

Hög temperatur har dock en bieffekt som kom att bli huvudingrediens i den soppa som fick namnet Dieselgate. Kväveoxider, mer känt som NOx.



Under årets två första månader låg andelen sålda dieselbilar på 38 procent medan bensinbilarna stod för 43 procent. Dieseltappet har planat ut medan andelen elektrifierade fordon ökat.

Här fokuserar vi på sju problem med dieselmotorerna, och tagit reda på om det finns någon lösning.

Dieselproblem 1: Kväveoxider

Status: Problemet löst

Gränsvärdet för kväveoxidutsläppen sätts av den rådande Euro-klassen. Testet som görs för att ge bilen förbruknings- och utsläppssiffror har hittills gjorts i ett laboratorium – snitthastigheten har varit låga 33 km/h.

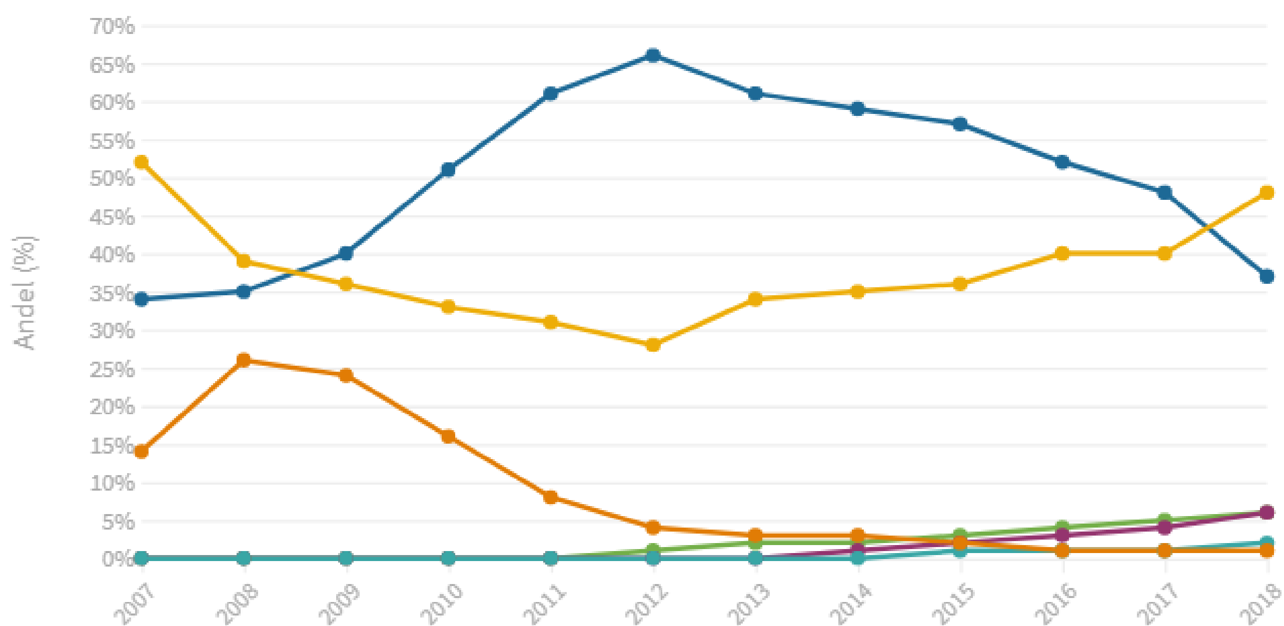
Om samma bil senare samma dag körs i en högre hastighet ute på en landsväg har avgasreningen varit otillräcklig – en fördubbling av hastigheten kräver en kvadratisk ökning av kraften som behövs. Resultatet har varit 10–12 gånger högre utsläpp av kväveoxid än vad som är lagstadgat – utan att någon kan anklagas för fel.

VAD HAR VARIT FEL?

Testförfarandet NEDC som härstammar från 1970-talet. Väldigt få människor kör med en snitthastighet som är 33 km/h eller lägre.

FINNS DET EN LÖSNING?

Ja, och den har redan lanserats. NEDC ersätts av det nya förfarandet WLTP som inte bara höjer snitthastigheten för att vara mer verklighetsbaserad – där kör även bilarna ute på vanlig väg. Tester visar att dessa efter detta håller vad de lovar och i många fall blir renare än moderna bensinbilar.





Dieselproblem 2: Driftkostnad

Status: Problemet inte löst

Bilarnas bränsleförbrukning dalar för varje år – men i själva verket har det inte hänt så mycket på förbrukningssidan som bilens deklaration ger sken av. Motorkonstruktionen är svår att förfina mer, bilar förbrukar i princip lika mycket 2019 som de gjorde för tio år sedan vid normal körning. Utöver det finns det inga tendenser som pekar på att bränsleskatten kommer att reduceras i framtiden – tvärtom.

Det lär inte bli bättre när resterande fordonsflotta sakta men säkert gör skiftet mot el, då elbilarna knappt ger några pengar till staten – degen måste trots allt in.

Bonus/malus är utöver bränslekostnaden ett hårt slag mot förbränningsmotorn – men i själva verket är det bensinmotorn som är den stora förloraren. Skatten för diesel har höjts, men bara marginellt.

VAD HAR VARIT FEL?

Vi har ett av världens högsta skattetryck på drivmedel och skatten kommer höjas även i fortsättningen.

FINNS DET EN LÖSNING?

Nej, det finns ingenting som tyder på att det kommer att införas skattelättnader vare sig på bränslet eller för fordonsskatten som baseras på bilens utsläpp – det är en alltför viktig inkomstkälla för staten.



Kan HVO100 rädda dieselbilarna? Mercedes tillhör tillsammans med Citroën, DS, Nissan, Opel och Peugeot de tillverkare som godkänner bränslet för alla eller enstaka modeller.

Dieselproblem 3: Tillverkningskostnad

Status: Problemet inte löst

Det kostar bilföretagen multum att få en diesel ren nog för att få säljas. Partikelfiltret är avancerat, katalysatorn har grundmaterial i sig som är svåra att få tag i, AdBlue-systemet är dyrt och det avancerade bränslesystemet som i vissa bilar jobbar i tryck upp till 2 500 bar (!) kostar otroligt mycket pengar att producera.

Detta är komponenter som inte gör något för kundens upplevelse av bilen. Det är kostnader som i mångt om mycket inte existerar om det byggs ett bensinfordon istället. Mindre dieselbilars totala fabrikationskostnad kan ha avgasreningssystem som utgör en fjärdedel av fordonets totala kostnad – och då vill många av fabrikerna inte längre vara med.

Därför säger nu en del biltillverkare att man i framtiden kommer sluta utveckla dieselmotorn – det blir helt enkelt för dyrt. Ur det perspektivet ät det mer logiskt att tillverka ett hybridfordon för motsvarande summa pengar.

VAD HAR VARIT FEL?

Dieselmotorn har finslipats för att klara det gamla testförfarandet NEDC. Utanför testlabbet har avgasreningen varit undermålig. Det gjorde att motorerna tidigare kunde byggas billigare. Det nya testförfarandet WLTP kräver effektivare rening – det kan inte göras utan ovan nämnda system, vilket gör att produktionskostnaden ökar. Därför börjar nu många biltillverkare backa i frågan om diesel.

FINNS DET EN LÖSNING?

De biltillverkare som tänker fortsätta med dieselmotorn kommer behöva ta betalt för den högre tillverkningskostnaden. Prisskillnaden mellan bensin- och dieselbil kommer fortsätt att öka. Lösningen är att konsumenterna får betala mer om de vill ha en dieselbil.



Audi experimenterar med syntetiska bränslen inklusive bensin men man har fortsatt stor dieselandel. Under årets två första månader låg den på 58 procent.



Köp inte en flaska med AdBlue om du är mån om din plånbok! Fyll på vid AdBlue-pumpen.

Dieselproblem 4: Servicekostnad

Status: Problemet löst

Sedan partikelfiltret gjorde sitt intåg i dieselvärlden har det också förknippats med ett bytesintervall. Många biltillverkare hävdar livstids hållbarhet – men det är ett uttryck som inte håller vad det lovar. Ett normalt bytesintervall för ett filter är i runda slängar 20 000 mil.

Tidigare har bytet kostat omkring 15 000 kronor – en modern bil kan idag ha en dubblerad utbyteskostnad. Utöver det kräver AdBlue-systemet påfyllning. Fylls systemet på med flaskor kan kostnaden för vätskan uppgå till omkring 3 500 kronor per år för en bil som rullar 2 000 mil om året. AdBlue-systemet har dessutom en benägenhet att krångla och kräver ofta dyra reparationer.

VAD HAR VARIT FEL?

Kunder har varit – och är fortfarande – dåligt informerade om att bilen någon gång kommer vilja ha byte av partikelfiltret. Dessutom har biltillverkarna missat att kommunicera att det nya testförfarandet (WLTP) kräver mer AdBlue.

Fylls systemet på med flaskor istället för med pump blir ägandekostnaderna för bilen avsevärt mycket högre – så hög att den trots lägre dieselförbrukning kommer kosta mer per mil än bensinmotorn.

FINNS DET EN LÖSNING?

Istället för att byta ut filtret när det är fullt och förbrukat kan det renas till en bråkdel av kostnaden av vad ett nytt kostar. Om inte filtret är skadat kommer detta att göra jobbet. Biltillverkarna erbjuder sällan denna tjänst själva men det finns specialiserade firmor som gärna hjälper till.

AdBlue-systemet kan på de flesta nya bilar fyllas på med pumpar istället för med flaskor. Kostnaden per år reduceras då från 3 500 kronor till mer behagliga 350 kronor.



Jaguar säljer numera nästan lika många elbilar som dieselbilar i Sverige. Majoriteten har dock bensinmotor.

Dieselproblem 5: Politik

Status: Problemet inte löst

Politikerna har sedan ett par år gjort en helomvändning. Tidigare sågs dieselmotorn som den koldioxidsnåla räddaren – idag ses den som en miljöförstörare och till och med människodödare.

Många menar att vändningen påminner om turerna som rådde med etanolbränslet – något få politiker vill bli förknippade med. Politikernas vändning i frågan gjordes på allvar i takt med att Volkswagens Dieselgate rullades ut 2015. Sedan dess har nya utsläppskrav införts som faktiskt gjort dieselmotorn renare – men trots det hörs fortfarande negativa tongångar om konstruktionen. De var då befogade – idag ibland oriktiga.

Politikerna vill att skiftet mot elbilar sker i snabbare takt, men alla kan inte köpa elbil redan idag. Resultatet blir att konsumenter antingen behåller sin gamla bil (som inte är ren) tills de vet hur de ska agera eller går från diesel till bensindrift – vilket i snitt ökar utsläppen av koldioxid med 20 procent.

VAD HAR VARIT FEL?

Dieselmotorn har alltid haft dispens för kväveoxidutsläppen – det lagliga gränsvärdet är högre för diesel än för bensin. Troligtvis har bilindustrin haft duktiga lobbyister som lyckats påverka politiker till att göra detta undantag så att bilarna blir billigare att tillverka.

Utöver det har politikerna haft en slapphänt syn på testförfarandet NEDC som har sina rötter i 1970-talet. Att testet inte återspeglat den vanliga förarens normala körning har det blundats för. Det är först nu problemet åtgärdats med det nya testförfarandet WLTP – motorerna är efter detta renare.

FINNS DET EN LÖSNING?

Lösningen skulle kräva att politikerna än en gång gör en helomvändning i frågan om dieselns framtid, att man vänder negativa röster till positiva. Trots att åtskilliga tester visar att flera bil-tillverkare nu bygger renare dieselmotorer har skeppet redan seglat.

Att ändra på tidigare uttalanden skulle kunna göra att politiker målas upp som oseriösa – vilket de inte vill. Ideologin om att dieseln är dålig för människa och miljö slår hårdare än fakta om att den blivit betydligt mycket renare sedan införandet av WLTP.

En dieselmotor är ingen hälsokur, det är inte det vi säger. Men den är i flera fall renare än en modern bensinmotor.



Volkswagen ID 3 ska kosta som en bättre Golf med dieselmotor.
Blir det dödsstöten för små dieselbilar?

Dieselproblem 6: Alternativa bränslen

Status: Problemet inte löst

Det största problemet med dieselbränsle och bensin är att det är fossilt – det finns kolatomer i det. Vid förbränning bildas det därför stora mängder koldioxid som är skadligt för både miljö och hälsa.

Sedan ett par år tillbaka har forskare på kemisk väg lyckats skapa det förnybara bränslet HVO100. Det är fossilfritt och ger därför en betydande minskning av koldioxidutsläppen vid förbränning. Utsläppen av kväveoxid och partiklar sänks marginellt.

Den totala världsproduktionen av HVO100 uppgår till omkring sex miljoner kubikmeter. Sveriges totala årsförbrukning av diesel var 2017 omkring 5,8 miljoner kubikmeter. Om Sverige får totalt monopol på världsproduktionen kan landets dieselkonsumtion helt ersättas av det förnybara bränslet. Det skulle däremot inte vara genomförbart eller speciellt logiskt ur ett miljöperspektiv då våra grannländer fortsatt skulle köra med fossilbränsle.

Ett annat problem är att få biltillverkare idag godkänner HVO som bränsle, men skaran som gör det växer sig sakta men säkert större. Vad som däremot sätter käppar i hjulen är frågan om HVO100 verkligen ska tillägnas bilindustrin. Personbilar är tämligen enkla att få rena och går i snitt runt fyra mil per dag.

Att göra en fossil bil till en laddbar hybrid kan alltså göra att transporten under merparten av körningen görs på el, även med ett mindre batteri. Samma sak kan inte sägas om en långtradare – så långt har inte tekniken kommit i dagsläget.

VAD HAR VARIT FEL?

HVO100 finns inte i de volymer som krävs för att göra en omställning. Även om denna siffra i framtiden höjs måste det ske på en global nivå och inte bara i Sverige.

Många biltillverkare godkänner inte bränslet – inte för att det inte fungerar lika bra som vanlig diesel, utan för att dess lägre densitet gör att det inte kvalar in i normen EN590. Detta är normen för allt dieselbränsle som våra bilar konsumerar idag. Om parametrarna för EN590 justerats hade vi inte behövt vänta på biltillverkarnas godkännande i frågan.

FINNS DET EN LÖSNING?

HVO100 ska inte tillverkas av miljöfarlig palmolja – och det begränsar möjligheterna till att öka volymen av bränslet. En ökning kan ske, men den kommer inte att tillfredsställa marknaden.



BMW lever fortfarande på sina dieselbilar och många av deras motorer är riktigt rena.
Men elektrifieringen går snabbt, nya X5 laddhybrid ska gå upp emot åtta mil på en laddning.

Dieselproblem 7: Konsumenten

Status: Oklart

Klämd mellan fakta, tyckande och ideologi hittar vi konsumenten. Även om man sitter med en rapport i handen som tydligt redovisar att dieselmotorn kan vara ett renare alternativ än bensinmotorn finns det inga rätta val.

Att det finns fakta som i vissa fall talar gott om dieselmotorn spelar ingen roll – på motståndarsidan står politiker som inte vill backa från tidigare uttalanden och biltillverkare som sakta förstår att konstruktionen blir för dyr. Hela situationen skapar osäkerhet och det är befogat. Bilvalet står för en stor del av familjens ekonomi. De som tidigare efter politisk inrådan köpte en etanolbil fick se en närmst absurd värdeminskning åren efter.

"Köp en elbil" sägs det ofta – men prislappen är ibland högre än vad många kan mäkta med vilket gör att den gamla bilen antingen behålls, eller så byts dieseln in mot en bensindriven bil. Båda valen resulterar i en motsatt effekt – utsläppen ökar!

VAD HAR VARIT FEL?

Politiska uttalanden som baserats på ideologi snarare än på fakta rubbar förtroendet för dieseln. Dieselbilens marknadsandel har reducerats med 30 procent sedan 2012 – och det är primärt bensinbilen som fyller tomrummet, inte laddbilar. Resultatet är ökade utsläpp av koldioxid.

FINNS DET EN LÖSNING?

En lösning på problemet skulle vara att politiker faktiskt presenterar fakta, vilket skulle kräva att de gör en vändning i frågan. Efter fiaskot med etanolbilen kommer det inte hända.



"Det gör mig sorgsen..."

Kim Brolin Fellving efterlyser politiker som tar beslut utifrån fakta och inte baserat på ideologiskt tyckande. "Politikerna som skäller ut dieselmotorn är samma politiker som godkänt det slapphänta reglementet som lett till dieseldöden."

Dieselmotorns öde irriterar mig, för jag kommer inte göra någon hemlighet av att jag tror att den är död. Jag har aldrig förstått varför dieselbilen i Europa ska få släppa ut mer kväveoxider än en bensinbil – det har aldrig varit tillåtet i USA och där är den ren sedan flera år.

Det stör mig att man mot bättre vetande dröjt så länge med att byta ut det gamla testförfarandet NEDC – det har gett bilar felaktig förbrukning och för höga utsläpp i över 20 års tid. Dessa två faktorer har idag bragt den effektiva dieselmotorn om livet, ofta till förmån för den bensindrivna versionen som släpper ut mer koldioxid. Politikerna som med förvånade ögon skäller ut dieselmotorn för att den släpper ut höga andelar partiklar är samma politiker som godkänt det slapphänta reglementet som lett till detta.

Varför har de europeiska politikerna låtit sig påverkas så mycket av industrin att man tillåter en teknik som kan bli ren att fortsatt vara skitig?

Dieselgate som briserade 2015 gjorde att det haglade fördömande ord från makthavarnas korridorer – men bilindustrin svängde om. Tekniken fanns ju redan på andra sidan Atlanten, det var bara att plocka hem den.

Idag är den moderna konstruktionen ren hos många biltillverkare, till och med renare än vissa moderna bensinmotorer – men att få någon styrande person att granska fakta tycks omöjligt. Bilköparna har redan vänt riktning – och jag kan förstå varför!

Jobbet på en biltidning gör att man kan granska data och information om bilindustrin på heltid, och även då blir det svårt att förstå vad som är rätt och fel. Men vi är en väldigt liten skara människor. De flesta som köper bil jobbar inte ens i bilbranschen. Hur ska man då kunna få korrekt och verklig information? Det måste styras uppifrån, men det måste styras av fakta och konsekvenstänk.

Vi behöver politiker som inte bara agerar utifrån tyckande och ideologi. Vi behöver personer vid rodret som faktiskt förstår hur en motor och dess avgasrening fungerar. Det vi verkligen måste kräva är makthavare som kan stanna upp och lyfta blicken för ett ögonblick. Om bilindustrin faktiskt agerat och gjort motorn ren kanske de fördömande utlåtandena om tekniken ska revideras?

Jag har inte höga förväntningar på att något sådant ska hända. Jag är därför tämligen övertygad om att vi har de sista åren framför oss med oljebrännare i nybilshallarna – en insikt som faktiskt gör mig lite sorgsen.



Dieselbilar med AdBlue får stora problem vid sträng kyla



Gå inte på AdBlue-bluffen – så sparar du tusenlappar

Partikelfiltret i dieselbilen kan kosta över 30.000 att byta

Här är tillverkarna som tillåter HVO-diesel – men palmoljan kritiseras



12. Prov: BMW Z4 M40i är en hårding med mjuk topp

Av Gerd Stegmaier, Publicerad 2018-12-23 kl 16:11

BMW satsar på mer körglädje i nya Z4. Det ska ske med kortare hjulbas, bredare spårvidd, smidigt chassi och pigga motorer. Vassast är toppversionen M40i.



VAD ÄR NYTT?

Det är en helt ny generation Z4, den tredje. Målet har varit att göra modellen sportigare att köra. Det ihopfällbara plåttaket är borta, ersatt av en textilsufflett som är lättare och snyggare. Designen är ny men släktskapet tydligt.

Z4 har växt på alla ledder utom i fråga om hjulbasen som kortats 26 mm för snärtigare väg-egenskaper. LED-strålkastarna i frontens ytterhörn är standard, adaptiva Matrix-LED-strål-kastare tillval. Frontens njurar har fått ett nätliknande mönster. På framskärmarna finns luft-utsläpp som faktiskt har en funktion. De ska minska luftvirvlarna i hjulhusen.

Chassit är nytt med McPherson-ben fram och dubbla tvärlänkar. Bak sitter en femlänkad multi-linkkonstruktion. Stötdämparna är adaptiva och elektroniskt ställbara.



Klassisk men digital BMW-interiör. Två 10,25-tumsskärmar och head up-display (tillval).

Starkaste versionen, Z4 M40i, har en treliters rak sexcylindrig motor på 340 hk och 500 Nm. Effekten är samma som i föregångaren Z4 sDrive35is men twin scroll-turbomotorn har arbetats över och nykomlingen är kvickare.

De mindre motorerna är på 2,0 liter, har också twin scroll-turbo och ger 197 hk/320 Nm (Z4 sDrive20i) och 258 hk/400 Nm (Z4sDrive30i). Alla tre har partikelfilter och uppdaterade 8-stegs Steptronic Sport automatlådor.

Den som nödvändigtvis måste växla själv får vänta till juli 2019 då den minsta motorn går att få med 6-växlad manuell låda – rekommenderas inte.



HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Förra generationen Z4 (E89) fick plåtcab som ärkerivalen Mercedes SLK och blev mer lik denna. Det betraktar inte BMW direkt som beröm och fokus för den nya har varit dynamik och körglädje.

Den kortare hjulbasen har gjort Z4 smidigare och mer alert. Föraren har placerats längre fram, mitt i bilen. Karossen är enormt vridstyv men fjädringen förmår både att klistra sig fast vid vägbanan och att leverera oväntat hög åkkomfort. Stötdämparna förvandlar även en ojämn vägbana till slät motorväg. Den bredare spårvidden (+98 mm fram och +57 mm bak) bidrar till den stabila gången. Diffspärren styrs elektroniskt och ger bilen en jämn skjuts ut ur kurvorna.

Den raka sexan bekräftar att BMW kan bygga varvvilliga och kraftfulla motorer. Den fungerar dessutom perfekt i samarbetet med den åttastegade automatlådan.



Nya Z4 är betydligt mer av en körmaskin än föregångaren.

NÖRDFAKTA

BMW har gjort hemläxan. Och lyckats. Nya Z4 M40i lär ha klarat Nürburgrings nordslinga på runt 7.55 minuter, snabbare än M2. Tygsuffletten spar inte bara 50 kg utan är också tystare än plåttaket och stjäl ingen bagageplats. Oavsett upp- eller nedcabbad sväljer bagaget 281 l – därtill med genomlastningslucka. Den Australienfödde designern Calvin Luk står för den yttre designen och säger sig ha inspirerats av BMW Z8 (2000–2003).

BORDE JAG KÖPA EN?

BMW Z4 har blivit en öppen sportbil istället för bara en öppen bil. Det går utmärkt att glida med den, men den belönar även aktiv körning. Få brister i en mycket kompetent bil.

TEKNISKA DATA

BMW Z4 M40i

MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm³, 340 hk vid 5 000 r/min, 500 Nm vid 1 600 r/min, 8-stegad Steptronic automatlåda, elektroniskt styrd diffspärr, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 324/1 864/1 615 mm. Axelavstånd 2 470 mm. Tjänstevikt 1 610 kg. Bagagevolym 281 liter.

PRESTANDA: 0-100 km/h 4,5 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,4 l/100 km. CO_2 168 g/km (Euro 6d-Temp).

PRIS: Från 634 900:–. Säljstart nu. Lansering i Sverige i mars 2019.

SUMMERING

PLUS: Vägegenskaper, motorstyrka, prestanda, design.

MINUS: Högt pris, BMW tar bra betalt för tillval.



HÖGSTA VÄXELN

13. Bmw Z4

Robert Petersson -14 april, 2019

Den är betydligt mer hårdkokt än föregångaren Z3, om man undantar Z3M, och är idag på väg mot klassikerstatus. Åtminstone när det gäller den ovanliga coupémodellen.





Formen har kallats kontroversiell men med tiden har designen mognat och idag är den första generationen Z4 på väg mot klassikerstatus. Den kom till på den tiden då BMW-entusiasterna var splittrade i de som var för och de som var mot Chris Bangles "fram-front"-formgivning. Men i själva verket var det dansken Anders Warming, senare designchef för Mini, som skapade Z4.

Extra eftersökt är coupémodellen som kom strax efter en facelift 2006 och på våra bilder ser vi M-versionen av den. Det handlar givetvis om att coupén är ovanlig, det byggdes bara 17 094 coupéer varav 4 275 M Coupéer mot hela 180 856 öppna och av dem var 5 070 M Roadster.

Det är med skräckblandad förtjusning jag minns presentationen av M Coupén. Det hela hände i Portugal och bland annat fick vi ett par timmars fri körning på Estorilbanan. För att det inte skulle gå alltför fort hade BMW satt ut ett par chikaner på de snabbaste ställena, men med 343 hästar och 365 newtonmeter till förfogande var man snabbt uppe i skrämmande farter igen.

Det bestående minnet från banan är att Z4 M Coupé var en enastående däcksvarv. I de långsammare böjarna kunde man koppla ur antisladdsystemet, begrava högerfoten i mattan och lägga hela nejden i dimma.

Kul. Men när jag försökte busa lite på allmän väg var det lätt att hålla sig för skratt. Ojämnheter gjorde att chassit tappade koncepterna, hjulen blev luftburna och kunde landa lite här och där. Senare fick jag förklaringen av en chassikonstruktör.

På den tiden hade man en falang inom BMW som fått för sig att minimera utfjädringen, en sak som funkar i teorin och kan lira på släta underlag. Men …

Idag har man tänkt om, och för att citera Kenny Bräck så berättade han att inför rekordkörningen på Ringen med McLaren P1 LM nyligen så jobbade man intensivt för att öka utfjädringen och därmed kontrollen!

Nytänket var förmodligen ett försök att göra Z4-serien sportigare än föregångaren Z3 som hade ett chassi baserat på en tidigare 3-serie. Men trots ansatsen med multilänk bak blev resultatet inte helt lyckat. Bakvagnen hade en tendens att ändra toe över fjädringsrörelsen och det kan vara en bidragande anledning till den begränsade fjädringsvägen och fjädrar som var i hårdaste laget, en känsla som förvärrades av de standardmonterade runflat-däcken. Dessutom fick elservostyrningen mycket kritik, så mycket att man faktiskt återgick till hydraulservo i M-modellerna.



Z4 byggdes i BMW:s Spartanburgfabrik i USA med början den första september 2002 som 2003 årsmodell. Till en början kunde man bara få den med 2,5- eller 3,0-liters rak sexa på 192 respektive 231 hästar men redan andra året lade man till den lilla, varvvilliga 2,2-litersexan på 170 hk.

Och med det kommer vi in på min andra stora erfarenhet av Z4. För några år sedan köpte jag nämligen en 2,2-liters Z4 av 2004 års modell och med den hade jag tre trevliga sommarsäsonger utan minsta problem. Personligen är jag väldigt förtjust i karaktären hos den lilla sexan men jag kan stämma in i kritiken mot styrningen och det lite väl hårt satta chassit.

2,2-maskinen hängde bara med till 2005 och på Europamarknaden mer eller mindre ersattes den samma år av en tvåliters, fyrcylindrig version som agerade ny inropare.

Inför 2006 fick hela serien en större ansiktslyftning både kosmetiskt och tekniskt. Den skillnad man kanske ser tydligast är en ny front med andra blinkers och ett större luftintag, samt nya stötfångare fram och bak. Under skalet handlade det i stort sett helt om nya motorer. Förutom M-versionen som vi redan talat om landade man i en viss förvirring med två 2,5-litersmotorer och två trelitersmaskiner. Det hela beror på att man använde den nya lättare NB52-maskinen med block i aluminium/magnesiumlegering i två utföranden för varje volym. Nya 2,5i hade 177 hk medan 2,5si fick 218. 3,0i hade även den 218 hk, medan 3,0si gav hela 265. Man måste med andra ord ha koll på vilken version av motorn bilarna har. Samtidigt introducerades en sexväxlad låda och 17-tumshjul blev standard.

Driftsäkerhetsmässigt är Z4 riktigt bra, det enda problem som verkar vara återkommande är trassel med den elmanövrerade suffletten. Många har fått kostnadsförslag på över 20 000 kronor för att åtgärda problemen så det gäller att inte vara vårdslös med hanteringen. Min fungerade klanderfritt, däremot var det si och så med elhissarna som kunde vara lynniga och inte synka med suffletten.

Idag är tidiga Z4-bilar ganska billiga, man kan hitta relativt fina bilar från 75 000 till 80 000, men ska man se dem som samlarobjekt är det definitivt M-modellen, både som coupé och roadster, man bör satsa på, den är gjord i så få exemplar.

Vad gjorde jag då? Jo jag bytte upp mig till en Z4 sDrive 23i!



14. Hälften av HVO-produktionen kan inte användas i Sverige

Av Kim Brolin Fellving, Publicerad 2019-04-16, 06:13

HVO är en term som snart kan vara på läpparna hos alla dieselbilsägare. Biobränslet kan sänka koldioxidutsläppet rejält, men utsläppen av partiklar och kväveoxider sänks dock bara marginellt.



Problemet är dels att alla biltillverkare ännu inte godkänner HVO, och dels att produktionen inte skulle räcka för att möta efterfrågan.

Vi fick en pratstund med Ebba Tamm på Svenska Petroleum- & Biodrivmedelinstitutet.

- **Hur mycket HVO100 produceras årligen?**

"Världsproduktionen av HVO uppgår idag till ungefär sex miljoner kubikmeter. Hälften av den produktionen är inte anpassad till den svenska marknaden på grund av för dåliga köldegenskaper."

- **Hur mycket diesel använder vi i Sverige?**

"Den totala dieselvolymen 2017 var 5,8 miljoner kubikmeter. Det är den totala dieselvolymen inklusive de inblandade biodrivmedlen."

- **Vad används för att tillverka HVO?**

"Alla råvaror som anses vara hållbara enligt EU:s regelverk för hållbarhetskriterier. PFAD (en biprodukt från palmoljeproduktion) kommer inte vara tillgänglig som råvara från 1 juli 2019."

- **Blir det ett överskott av diesel på raffinaderierna om bilförsäljningen sjunker?**

"Idag är dieselunderskottet i EU cirka 30 miljoner ton per år och det är en bit kvar tills det blir dieselöverskott. År 2020 kommer också sjöfartens svavelhalter sänkas från dagens 3,5 procent svavel i världen utanför SECA-området (Sulphur Emissions Control Area – Östersjön, Nordsjön ner till Engelska kanalen som har 0,1 procent svavel sedan 2015) till 0,5 procent. Det kommer innebära en ökad efterfrågan på mellandestillat, som är i stort sett samma kokpunktintervall som dieselbränsle. Därför kommer nog dieselunderskottet att bestå ett tag till."



[Vi granskar: Här är dieselbilarnas 7 största utmaningar]



[Här är tillverkarna som tillåter HVO-diesel – men palmoljan kritiseras]

Klassiker

15. Grattis Lancia Appia!

Publicerad 22 april **2009**

I dag när Allan och Glenn har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Appia.



Lancia döpte sina modeller efter de fornromerska vägarna. Via Appia var en kustnära väg från Rom till nuvarande Brindisi. Lancia Appia var märkets minsta modell från 1953 till 1963.

Det var en typisk Lancia med en **V4:a** på **1089 cc** . Den hade så liten vinkel mellan cylindrarna att bara ett topplock behövdes. Karossen var självbärande och mittstolpe saknades mellan de fyra dörrarna.

Lancia var först med separatfjädring fram och Appia var den sista modellen med ursprungskonstruktionen från 1920-talet, teleskopiska fjäderdon med inbyggda stötdämpare. En karaktärsfull bil för konnässörer.



Den första Appian såg ut som en nedskalad version av Aurelia Berlina. Enligt traditionen var alla högklassiga franska och italienska bilar högerstyrda, så också Appia år 1953.



Appia serie 2 har behållit den traditionella fronten men karossen har gjorts kantigare. Vänster-ratt var nu normen i Italien men också i Sverige trots att vi 1956 ännu hade vänstertrafik.



En vacker Lancia cabriolet rattad av en svensk Lancista på Malmby flygfält i samband med 2008 års internationella Lanciarally. Karossen byggdes från 1957 till 1962 av Vignale efter ritning av Michelotti i 1586 exemplar.



Tredje serien av Appia presenterades i mars 1959 med något starkare motor.
Den traditionella fronten har ersatts av en grill liknande den på den större Flaminia.



Det fanns också en coupé av Appia i samma formspråk som Flaminia coupé, men så var också båda ritade och byggda av Pininfarina. Andra karossmakare som Allemano producerade också specialkarosser på Appia.



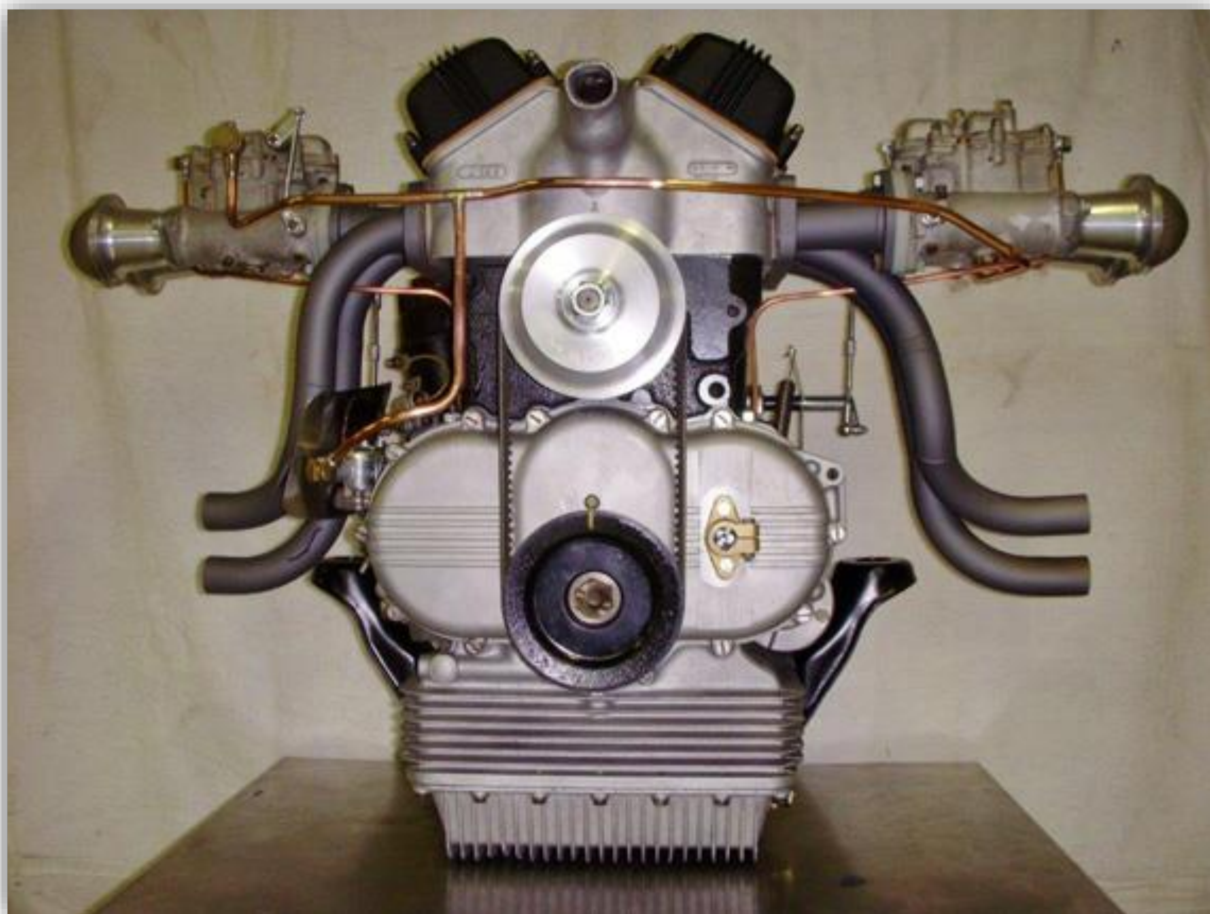
Appia Sport hade en mycket vacker kaross signerad Zagato.
Det här exemplaret var utställt 2007 på Rétromobile.

Läs mer om: Lancia Appia

Motor

Appian var försedd med en smal V4-motor med **10,2°** vinkel mellan cylindrarna. Cylindrarna var gjutna i samma block med ett gemensamt cylinderhuvud. Den snäva vinkeln mellan cylindrarna gjorde att alla ventiler kunde styras av en enkel överliggande kamaxel.







Topplock till Lancia Appia Serie 1



Modell	Produktionsår	Motor	Cylindervolym	Effekt	Bränslesystem
Berlina S.I	1953-56	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	38 hk	Enkel förgasare
Berlina S.II	1956-59	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	43 hk	Enkel förgasare
Berlina S.III	1959-63	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	48 hk	Enkel förgasare
Coupé, Cabrio	1956-63	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	53 hk	Enkel förgasare
GTS	1956-58	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	58 hk	Enkel förgasare
Sport	1960-63	4-cyl V-motor SOHC	1089 cm³	60 hk	Enkel förgasare

NEVS

16. Ledig befattning

119069 - **Body Structure Engineer**

NEVS, Trollhättan

Hardware Tribe

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for Body Structure Engineer!
Description
Looking for an opportunity out of the ordinary? Want to join a team who is challenging the traditional mindset and way of working, entering the exciting agile way of working? If so, you are welcome to apply for employment with us!
You will be part of Chapter *Body and Interior Engineering*, which is one of five competence teams within Tribe Hardware. As a Chapter, we are mutual accountable in developing coming NEVS products, our methods, our way of working and ourselves. We are using our collective intelligence in order to achieve those goals.

You will be working in an agile organization, using agile methodologies like Scrum and Kanban. You will work in small, empowered self-organizing teams where you and your colleagues are mutual accountable for your team's deliverables.
You will be responsible for developing of Body structure for current vehicle programs as well as for future vehicles platforms and programs.
We ensure that you will have opportunities to grow and take on challenges!
This role also involves:
- Responsible and/or part of early concept studies
- Responsible in target setting of requirements and attributes
- Responsible for Body design with respect of various load cases and future consumer and legal regulations
- Be a part of the continuous product and performance development of NEVS products
- Working and communicate cross-functional within the company

We are looking for someone who has:
- *Bachelor of Science or higher university degree or equal work experience*
- Extensive knowledge for multiple components, attributes, and/or system processes within Body structure
- Thorough theoretical and broad practical knowledge within Body structure
- Team Center/NX knowledge is an advantage
- Ability to communicate clearly in English, both spoken and written

To be successful in this role, you need to:
- Believe in our vision and future products
- Believe in the power of mindset
- Be curious and have a positive attitude
- Have solid communication and team working skills
- Take initiatives and move, even when facing ambiguity
- Be open to learn from others and willingly share your own knowledge
- Be flexible in your mindset and your way of working
- Enjoy being a part of a cultural diversity environment

We very much encourage female applicants!
Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!
About us
The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.
Join us for the ride
At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.
As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant. In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it’s important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/33**
Contact	Göran Ström, Chapter Leader Body and Interior Eng., goran.strom@n
Published	**17.Apr.2019**
Last application date	19.May.2019 11:59 PM CET

SLUT